

# **Gesetz zur Vereinfachung der Umsetzung der Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP-Vereinfachungsgesetz); hier: Formulierungshilfe für die Koalitionsfraktionen**

## **A. Problem und Ziel**

Es soll insbesondere verdeutlicht werden, dass bei öffentlichen Vorhaben auch eine Realisierung in Form einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft zu prüfen ist.

## **B. Lösung**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner Sitzung am 19. März 2009 die Bundesregierung aufgefordert, ihm noch in dieser Wahlperiode ein Gesetz zur Vereinfachung der Umsetzung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften vorzulegen. Auf Bitte der Koalitionsfraktionen wurde eine entsprechende Formulierungshilfe erstellt.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen weder für den Bund noch für die Länder oder Gemeinden.

### 2. Vollzugaufwand

Für Bund, Länder oder Gemeinden entstehen keine Mehrausgaben.

## **E. Sonstige Kosten**

Nach Artikel 1 (Änderung der Bundeshaushaltsordnung) werden die privaten und insbesondere mittelständischen Unternehmen nicht mit sonstigen Kosten belastet. Nach Artikel 2 (Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes) werden die im Straßenbau tätigen Unternehmen ebenfalls nicht mit sonstigen Kosten belastet. Geringfügige Mehrbelastungen für die Wirtschaft und insbesondere mittelständische Unternehmen als Fernstraßennutzer können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Auswirkungen auf Einzelpreise vor allem nach Artikel 1 (Änderung der Bundeshaushaltsordnung) sind nicht auszuschließen. Das Ausmaß der Veränderungen lässt sich derzeit nicht bestimmen. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau sowie das Verbraucherpreisniveau sind jedoch unwahrscheinlich.

## **F. Bürokratiekosten**

Durch das Gesetz werden keine neuen Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung verändert oder neu eingeführt.

# **Gesetz zur Vereinfachung der Umsetzung der Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP-Vereinfachungsgesetz)**

**hier: Formulierungshilfe für die Koalitionsfraktionen**

## Artikel 1

### **Änderung der Bundeshaushaltsordnung**

§ 7 der Bundeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 13. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2897) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Entstaatlichung“ die Wörter „, Öffentlich-Private Partnerschaften“ eingefügt.
2. Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt: „Mit der Aufgabendurchführung sollen Private beauftragt werden, soweit sie staatliche Aufgaben oder öffentlichen Zwecken dienende wirtschaftliche Tätigkeiten ebenso gut oder besser erbringen können.“

## Artikel 2

### **Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes**

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 2006 (BGBl. I S. 49) wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 1 Satz 1, § 5 Absatz 1 Satz 1 und § 6 Absatz 2 Nummer 1 werden jeweils die Wörter „§ 3 Absatz 1 Satz 2“ durch die Wörter „§ 3 Absatz 1 Satz 3“ ersetzt.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:

„Zu den Bauwerken nach Satz 1 Nummer 1 können auch die diesen unmittelbar vor- und nachgelagerten Zu- und Ablaufstrecken gehören.“

- b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Kosten“ die Wörter „des Privaten“ eingefügt.

### Artikel 3

#### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### 1. Ziel der Regelung

Durch Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) kann eine ökonomisch sinnvolle Risikoverteilung für Beschaffungen zwischen Staat und Privatwirtschaft vereinbart werden. Durch den ÖPP-immanenten Lebenszyklusansatz können vielfach Effizienzvorteile erreicht werden, die zu Kosteneinsparungen gegenüber der traditionellen Beschaffung führen können. Es soll verdeutlicht werden, dass bei öffentlichen Vorhaben auch eine Realisierung in Form einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft zu prüfen ist.

#### 2. Lösung

Es erfolgt eine klarstellende Ergänzung der bestehenden Prüfpflicht in § 7 Bundeshaushaltsordnung. Öffentlich-Private Partnerschaften haben sich in der Vergangenheit als ein wirksames Instrument von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erwiesen. Die ausdrückliche Nennung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften stellt klar, dass diese neben den übrigen im § 7 Absatz 1 BHO genannten Möglichkeiten eine gleichberechtigte Alternative zur Erfüllung staatlicher Aufgaben oder öffentlicher Zwecke darstellen.

#### 3. Auswirkungen auf Kosten und Preise

Nach Artikel 1 (Änderung der Bundeshaushaltsordnung) werden die privaten und insbesondere mittelständischen Unternehmen nicht mit sonstigen Kosten belastet. Nach Artikel 2 (Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes) werden die im Straßenbau tätigen Unternehmen ebenfalls nicht mit sonstigen Kosten belastet. Geringfügige Mehrbelastungen für die Wirtschaft und insbesondere mittelständische Unternehmen als Fernstraßennutzer können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Zu Artikel 1 (Änderung der Bundeshaushaltsordnung) sind Auswirkungen auf Einzelpreise nicht auszuschließen. Zu Artikel 2 (Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes) sind Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau sowie das Verbraucherpreisniveau unwahrscheinlich.

#### 4. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

In Artikel 1 macht der Bund von seiner in Art. 109 Abs. 1 GG verfassungsrechtlich vorausgesetzten Gesetzgebungskompetenz zur Regelung des Haushaltsrechts des Bundes Gebrauch.

Für Artikel 2 besteht eine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG. Danach hat der Bund die Gesetzgebungskompetenz für die Erhebung und Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen. Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Eine von Bundesland zu Bundesland unterschiedliche Behandlung desselben Sachverhalts, nämlich die Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Erteilung von Konzessionen an Private für den Bau, die Erhaltung, den Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen im Sinne von § 3 Abs. 1 Satz 1 Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG), hätte erhebliche Rechtsunsicherheiten für die betroffenen privaten Unternehmen zur Folge und würde den Erwerb von Konzessionen für private Unternehmen aufgrund der dann zu befürchtenden Vielzahl unterschiedlicher landesrechtlicher Regelungen völlig unattraktiv machen.

#### 5. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Die Regelungen dieses Gesetzes sind geschlechtsneutral. Sie wirken sich auf beide Geschlechter gleichermaßen aus. Insoweit besteht keine Geschlechter-Gleichstellungs-Relevanz.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 Absatz 1 (Bundeshaushaltsordnung)**

Mit der Ergänzung wird verdeutlicht, dass die bestehende Prüfpflicht auch eine Prüfung hinsichtlich des Eingehens von Öffentlich-Privaten Partnerschaften umfasst. Die Ergänzung enthält eine Klarstellung der bisher geltenden Rechtslage. Damit ist weiterhin eine ergebnisoffene Prüfung der Wirtschaftlichkeit aller relevanten Handlungsvarianten erforderlich. Öffentlich-Private Partnerschaften sind dabei nur eine von verschiedenen Realisierungsformen öffentlicher Investitionen.

### **Zu Artikel 1 Absatz 2**

Sofern sich aus den vorangegangenen Verfahrensschritten ergibt, dass eine private Lösung geeignet und wirtschaftlich ist, sollen Private mit der Aufgabendurchführung beauftragt werden. Mit der Ergänzung erfolgt eine Klarstellung zu den verfahrensmäßigen Abläufen. Spezialvorschriften wie auch vergaberechtliche Vorgaben bleiben unberührt.

## **Zu Artikel 2 (Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz)**

### **Zu Nummer 1**

Redaktionelle Änderung

### **Zu Nummer 2 (Änderung von § 3)**

Die Regelung in dem neu eingefügten § 3 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes erfolgt zur Klarstellung und dient der Rechtssicherheit. Auch nach heutiger Rechtslage ist es bereits möglich, die dem jeweiligen Belastungsbauwerk nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Nummer 1 Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz unmittelbar vor und nach gelagerten Zu- und Ablaufstrecken in die Mautpflicht mit einzubeziehen, wenn dies aus betrieblichen Gründen erforderlich ist. Betriebliche Gründe sind insbesondere die Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Betriebsdienstes oder betriebstechnische Gründe der Mauterhebung. Die Einbeziehung von projektfremden Teilstrecken, etwa aus Gründen der Refinanzierungsverlagerung, ist nicht zulässig.

Die Änderung von § 3 Absatz 2 Satz 1 dient der Klarstellung.

## **C. Finanzielle Auswirkungen**

Durch dieses Gesetz entstehen keine Mehrausgaben für Bund, Länder oder Gemeinden.

Nach Artikel 1 (Änderung der Bundeshaushaltsordnung) werden die privaten und insbesondere mittelständischen Unternehmen nicht mit sonstigen Kosten belastet. Nach Artikel 2 (Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes) werden die im Straßenbau tätigen Unternehmen ebenfalls nicht mit sonstigen Kosten belastet. Geringfügige Mehrbelastungen für die Wirtschaft und insbesondere mittelständische Unternehmen als Fernstraßennutzer können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Zu Artikel 1 (Änderung der Bundeshaushaltsordnung) sind Auswirkungen auf Einzelpreise nicht auszuschließen. Zu Artikel 2 (Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes) sind Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau sowie das Verbraucherpreisniveau unwahrscheinlich.

Durch die Ausführung des Gesetzes entstehen keine neuen Informationspflichten für Unternehmer oder Bürgerinnen und Bürger.